

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第1回物流小委員会及び
交通政策審議会交通体系分科会物流部会第1回物流体系小委員会合同会議

平成27年5月29日

【谷口物流政策課企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第1回物流小委員会及び第1回物流体系小委員会の合同会議を開催いたしたいと思います。委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

両小委員会は、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会運営規則第1条に基づき、同部会のもとに物流小委員会が、また、交通政策審議会交通体系分科会物流部会運営規則第1条に基づきまして、同部会のもとに物流体系小委員会がそれぞれ各部会長の決定により設置されたものでございます。両委員会の委員につきましては、両部会の運営規則の第2条に基づきまして、各部会長よりお手元の委員名簿のとおり指名されております。また、物流小委員会の委員長につきましては根本委員が、委員長代理につきましては兵藤委員が基本政策部会の家田部会長より指名されております。また、物流体系小委員会の委員長につきましては、同じく根本委員が物流部会長、野尻部会長より、また、委員長代理につきましては、小林委員が根本委員長から指名されておりますので、ご報告いたします。

また、両部会の運営規則によりまして、この合同会議につきましては原則として議事、議事録の公開をすることとなっております。議事録は委員の皆様のご確認をいただいた後に会議資料とともにホームページで公開することとさせていただきます。

また、お手元の資料を確認させていただきたいと思います。本日の資料につきましては、お手元の議事次第の次の紙でございますけれども、配付資料一覧に列挙しているとおりでございます。ご確認いただきまして、配付漏れなどがございましたら、挙手で事務局までお知らせいただければと思います。

それでは、まず初めに羽尾物流審議官より一言ご挨拶を申し上げます。

【羽尾物流審議官】 おはようございます。今日は、5月の平日で言えば最後の日ということで、皆さん大変お忙しい中、委員の皆様、そして、ヒアリングにご対応いただきます各企業の皆様、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。先般、4月30日に先ほどご紹介がありましたように交通政策審議会の交通体系分科会には物流部会が新設

され、そして社会資本整備審議会の道路分科会の基本政策部会と合同の開催に至りました。これも委員の皆様のご協力により無事開催に至ったということで感謝申し上げる次第でございます。当日の会議におきましては、様々なご意見をいただきました。特に物流のモード間の連携の重要性、あるいはデータに基づく政策立案の必要性、そして、民間企業同士の、あるいは関係者との協調の構築の重要性、さらにはITの技術を物流に活用していくことの重要性などのご指摘をいただきました。

物流政策につきまして、私ども、例えば交通政策基本計画だとか、社会資本整備計画だとか、あるいは総物流政策大綱、こういったものに基づいて政策を進めておりますが、物流をめぐる諸環境の大きな変更の中、変動の中で物流の有する公共性、社会性、こういったものを大事にし、発揮しながら議論を深め、政策立案、そして展開をしていく、こういう必要性を強く求められたものと認識しております。今般、この小委員会が設置され、皆様のご協力をいただきながら、専門的、集中的に議論が進められていくということになりましたことにつきましても、改めて委員の皆様をはじめ、関係の皆様にご感謝申し上げます。

本日のヒアリングは、今後の審議に向けて物流分野における先進的な取組、そして、課題を具体的に把握していくため、荷主企業の皆様や物流事業者の皆様などの方々から直接ご意見、ご認識を伺うということで開かれるものでございますが、今回、ご説明いただきますモーダルシフト、あるいはトラックの輸送の更なる効率化に向けた取組、こういったものにつきましては企業間の連携が鍵となっていると認識しているところでございます。こういったことも含めまして具体的な事例などに即してお話を賜ればと思っております。委員の皆様におかれましては、どうぞ活発なご議論をいただきますようお願い申し上げます、そして根本委員長ほか関係の皆様にご感謝申し上げます、冒頭のご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく申し上げます。

【谷口物流政策課企画官】　　続きまして、黒田道路局次長からもご挨拶申し上げます。

【黒田道路局次長】　　道路局でございます。本日は、皆様、どうもありがとうございます。物流といいますのは、産業が社会経済システムを支えて、我が国の成長ですとか、豊かな国民生活を実現する、そういう重要なものであると思っておりますし、それゆえ道路の行政にとりましては、もちろん交通需要の大きなウェートを占める部分であるという点は当然でございますが、それだけではなくて最近では首都圏の環状道路の整備の進展にあわせて様々な物流施設とか、そういったものが沿道に立地していくという面もございます。

し、あるいは道路の構造物の老朽化というのが非常に進んでおりますけれども、そういう中で大型車にはできるだけ強度の高い道路を通っていただくようお願いしなければいけない。

そういった意味で非常にいろいろな面で私どもかかわりがあると思っておりますし、逆に物流の強化という点で道路行政が果たすことのできる役割というものも様々なものがあると思っております。そういう点で、このヒアリングの内容でございますとか、委員の先生のご意見を踏まえまして道路行政の一層の充実、あるいは連携といったことについて取り組んでまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 それでは、次に根本委員長に一言ご挨拶をちょうだいしたいと思います。根本先生、よろしく願いいたします。

【根本委員長】 本委員会の委員長を拝命いたしました根本でございます。よろしく願いいたします。今、ご説明がありましたように先月の合同部会で今後の物流政策の基本的な方向性等について諮問を受け、議論を深めるために2つの小委員会が設置されたところです。こちらのほうの小委員会は中長期的な物流政策や広域物流などに関する政策を主な審議テーマとしております。まずは8月下旬に予定されている合同部会に向けて、中間取りまとめをするという合同部会に向けて議論を深めていくこととなっております。

さて、本日は小委員会の第1回目としてモーダルシフト、それから、長距離トラック輸送の課題を明らかにすべく先進的な取組をされている企業からヒアリングを実施することになりました。事前に資料をお送りいただきましたが、興味深い取組だと拝見させていただきました。楽しみにしております。委員の皆様にあっても、時間は限られているわけですが、活発な議論をよろしく願いしたいと思います。それでは、よろしく願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 ありがとうございます。

それでは、事前にお知らせしておりますとおり、これより先は、カメラ撮影につきましてはご遠慮いただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、お手元の資料1をご覧くださいと思います。小委員会についてと題する資料でございます。事務局より合同小委員会について、資料1に基づきまして何点かご説明をさせていただきたいと思います。

まず最初に左側の社会資本整備審議会のもとにこの物流小委員会が設置されておりますが、また、右側の交通政策審議会のもとにつきましては、本日、開催しております物流体

系小委員会のほかに物流サービス小委員会という小委員会も設置をされております。この2つの物流小委員会と物流体系小委員会、あるいは物流小委員会と物流サービス小委員会はそれぞれ合同で会議を行いまして検討を進めていただきたいと考えております。今後、関係者からのヒアリングをそれぞれ2回ずつ行った上で、合同部会の報告について二度ほど会議を開催いたしまして検討していただく予定でございます。

それぞれの小委員会で検討いただく内容でございますけれども、1ページの赤字でそれぞれ書かれておりますが、物流体系小委員会につきましては次のページの検討の視点の①から③及び⑥から⑧を中心にご検討をいただきたいと考えております。また、物流サービス小委員会につきましては、それ以外の検討の視点④及び⑤を中心にご議論いただきたいと考えてございます。2ページのところに、前回、合同部会で資料として配付させていただきました検討の視点をまた付けさせていただいておりますけれども、本日につきましては、この検討の視点の②の部分、広域物流のところのモーダルシフトの更なる展開やトラック輸送の更なる効率化に向けて、どのような施策を講じていくべきかという論点を中心に関係の皆様からのヒアリングを行わせていただいた上で意見交換をお願いできればと考えております。どうぞよろしく願いいたします。

また、この資料1の次に資料2というものを付けさせていただいております。これは物流小委員会及び物流体系小委員会の運営規則の案でございます。運営規則につきましては、部会の運営規則で定められている事項のほか、お配りしております小委員会の運営規則の案におきまして定足数について、それぞれ社会資本整備審議会令及び交通政策審議会令と同様の考え方で規定の案をつくらせていただいております。この案につきまして何かご意見、ご質問などございますでしょうか。もしこの内容でご承認いただけましたら、この内容に従いまして会議を運営させていただきたいと思っておりますが、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

なお、本日は物流小委員会の委員総数5名中3名、物流体系小委員会の委員総数5名中4名の委員の皆様にご出席をいただいております、定足数を満たしてございます。したがって、本委員会は本日有効に成立しておりますので、ご報告いたします。

それでは、この後の進行につきましては根本委員長をお願いしたいと思います。根本委員長、どうぞよろしく願いいたします。

【根本委員長】 それでは、議事1、関係者からのヒアリングに入りたいと思います。説明をいただく順番に今日お越しいただいた方々をご紹介します。

トヨタ自動車株式会社トヨタ自動車生産部品物流部、熊沢部長。

【トヨタ自動車（熊沢）】 よろしくお願ひします。

【根本委員長】 よろしくお願ひいたします。

イオングローバルSCM株式会社、坪井運営管理部長様。

【イオングローバルSCM（坪井）】 坪井でございます。よろしくお願ひします。

【根本委員長】 よろしくお願ひいたします。

井本商運株式会社営業部葛西営業課長様。

【井本商運（葛西）】 葛西と申します。よろしくお願ひいたします。

【根本委員長】 よろしくお願ひいたします。

味の素株式会社物流企画部魚住専任部長様。

【味の素（魚住）】 味の素の魚住でございます。よろしくお願ひします。

【根本委員長】 よろしくお願ひいたします。

全国物流ネットワーク協会、山内専務理事。

【全国物流ネットワーク協会（山内）】 全流協、山内でございます。よろしくお願ひいたします。

【根本委員長】 よろしくお願ひいたします。

これから5人の方々からそれぞれ10分から15分程度ご説明いただきまして、その後、質疑応答に入っていきたいと思いますが、トヨタ自動車の熊沢様におかれましては、所用により退席されるということをお伺いしております。そこで、熊沢様に関しては独立してご説明いただき、その後、質疑ということにさせていただきたいと思っております。

【トヨタ自動車（熊沢）】 はい。

【根本委員長】 それでは、熊沢さん、よろしくお願ひいたします。

【トヨタ自動車（熊沢）】 おはようございます。着席にて失礼いたします。それでは、お手元の資料に従ってご説明させていただきますので、よろしくお願ひします。資料ナンバー4です。まず、タイトルとしては「貨物鉄道輸送の活用状況と現状の課題」ということでご報告させていただきます。

2/5をご覧ください。弊社が担当する国内物流のマップを示しております。メインは、今まで三河地区が生産の拠点でありましたけれども、九州地区、それから、東日本、東北地区に各拠点が展開する中で物流網が拡大してきたということです。まず、我々、大きく3つのカテゴリーに分けておまして、左上にあります物流マップ上の近距離といったと

ころは愛知県、あるいは三河地区を中心とした近距離の物流をトラック輸送メインで行っております。

また、さらに関東地区です。中距離と言われる地図の右下になりますけれども、富士重工さん、日野さん、それから、TME J、これはトヨタ自動車東日本、トヨタモーターイーストジャパンの略でありますけれども、その東富士、あるいはヤマハさんとの生産の中で物流網を構築しているというのが中距離物流になります。今回、特に貨物輸送ということで使っているのが東日本の3番目の右上になりますけれども、遠距離というTME J岩手、大和、大衡といったところにJRを使って荷物を出荷しております。

一方、西のほうでは九州地区のトヨタモーター九州ということでTMK荊田、小倉、宮田といった工場には船、あるいは一部トラックを並行して使っているということになります。さらには北海道にはTMH、これは船で輸送している。こんな国内の物流マップ、物流を担当しております。

続きまして、3/5に移ります。その中で特にTME J岩手向けのJRについて今日は特にフォーカスしてご説明させていただきます。2006年に船の輸送よりJR輸送に切り替えております。我々、企画段階では従来モードに比べては、コストは同等、リードタイムは優位性があります。それから、CO₂も優位性があるということで、今回の切り替えに至ったということになります。

その活用状況ですけれども、最終的に右側のTME J岩手に向かうわけですが、その途中でまず左のほうから、どちらかという三河地区にある仕入先様の部品をKCC、これはコンソリデーションセンター、中継基地にありますけれども、豊田地区にあるセンターに集約してそれをJRの31フィートのコンテナに移載しまして、名古屋の南ターミナルから専用列車を仕立てまして盛岡ターミナル経由で岩手の工場に搬送するというようにしております。写真が見づらいのですが、左下にあるような専用列車で運んでおります。日当たり荷量としては、JRの貨物としては1,300立方メートルということで、全2,100立方メートルの中の半分強をJRで賄っているということになります。

続いて4/5になります。こういった切り替えの結果、我々としてはこんなメリットがありますと評価しております。まず、物流においては輸送品質という意味で荷崩れとか部品へのダメージといったものは切り替え後、発生しておりません。また、後ほど述べますが、JR貨物さん単独での事故といったことでの、障害でのものはないということになります。また、平時では定刻運行、我々プラス・マイナス1時間以内ということ

なのですけれども、それでは遵守いただいております。また、その他の定性的なメリットとしてはドライバー不足の解消、あるいはCO₂の排出量削減といったものに寄与しております。先ほどの定時運行ということですが、しっかりとした分刻みのダイヤ表に基づいて出発、それから、到着を管理いただいております。

最終ページ、5/5に移ります。そういったメリットがある一方で、別の検討委員会でも議論しておりますけれども、JR輸送の障害といったところで我々も今検討しておりますけれども、昨年、台風の通過に伴って土砂崩れがあったといったところで大きな運送上の不具合が起きたということで、そのときは陸上のトラックに代替して東北の生産を維持しております。トラックをデイリーで手配し、我々、それから、トヨタ輸送、日本通運さんに共同で配送したということでもあります。

今考えております課題としては、先ほどの天災、例えば台風等の事故発生時のリスク対応をさらに強化していく必要があるのかなと思っております。復旧情報の早期提供、それから、代替輸送のための環境整備として代替駅の載せかえスペースの確保、迂回路線の列車本数の確保、代替輸送の特に特殊車両の通行許可の簡素化、あるいは利用タイム短縮といったところを考えております。

また、我々、専用列車であるために荷量が大きく振れたりすると、なかなか柔軟性がないということで量変動への柔軟な対応もいろいろこれから考えていかななくてはいけないのかなと。他業種さん、あるいはほかの荷主さんとの混載の検討もしていかななくてはいけないのかなと思っております。3番、利便性の向上、輸送コストの低減ということで31フィートコンテナの更なる汎用化、それから、取扱駅の拡大・整備といったところをさらに改善していきたいと考えております。

私からは以上であります。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明についてご質問のある方はご発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

【岡田委員】 よろしいですか。

【根本委員長】 はい。

【岡田委員】 それでは、少しお話を伺わせていただければと思います。まず、最後のところの課題のところ、31フィート取扱駅の拡大・整備と取り上げられていますが、これは具体的には例えばどういうところでこれから拡大すべきという、これはエリアとか、

例えば地域とかでございますでしょうか。

【根本委員長】 何人かまとめて聞いてからにしましょうか。ほかにもございますか。

【大串委員】 1点いいですか。

【根本委員長】 はい。

【大串委員】 1点教えてください。御社は今、2,100のうちの1,300というところでJRを使われているという資料が3ページに出ていますけれども、この拡大余地ですね。どれぐらいまで行けそうなのかということ、例えばこの課題を克服した時点でどの程度いけそうなのかということ、1つ教えていただければと思います。

【根本委員長】 ほか、いかがでしょうか。羽藤さん。

【羽藤委員】 船と陸送、鉄道のところ、大体600と550ということでフィフティー・フィフティーかなと思うのですが、コストが同等でリードタイム、CO₂が優位、優位という、何かもう少し船から鉄道のほうにシフトしてもいいのかなと単純には思うわけですが、これはやっぱりリスクヘッジみたいな観点から残しておいたほうがいいのかという判断なのか、あるいはほかの要因があるのかということ、少しお伺いしたいということ、あと、鉄道で運んだとしても最後のところは最後のところは車ということになるかと思うのですが、そういったところの輸送面での何かインフラの不備とか、こういう整備がある、ヤード周辺とかも含めてあるのかなのかといったあたりを少しお聞かせいただければと思いました。

【トヨタ自動車（熊沢）】 質問の確認ですけれども、最後の質問は車、完成車量の話。

【羽藤委員】 要するに鉄道で駅まで運んだ後、最後、工場まで運ぶとかということのラストワンマイルというか、そのインフラのところ、要望みたいなものがあるかどうかということ、

【トヨタ自動車（熊沢）】 はい。

【二村委員】 1つよろしいですか。

【根本委員長】 どうぞ。短く。

【二村委員】 質問させていただきたいのですが、31フィートコンテナを今お使いということ、すけれども、いわゆるトヨタのロゴが入っている特殊なものだとは思いますが、もしもJRが31フィートコンテナを非常に多く、いつでも提供できるような状況であるならば、そういうものを一部使っていこうというような取組が、おありかどうかを伺いたいです。

【岡田委員】 もう1点よろしいですか。

【根本委員長】 どうぞ。

【岡田委員】 これ、トヨタの地区で、ミルクランで部品を集めて混載する形で持っていかれていると思うのですが、これは双方向で逆からもまた混載するような形で流れはございますでしょうか。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは、お答え、よろしく願いいたします。

【トヨタ自動車(熊沢)】 できるだけ1つずつお答えしたいと思います。まず、1つ目の岡田委員からのご質問の最終行だったと思います。31フィートの取扱いの拡大・整備についてですけれども、31フィート、特殊な形をしまして荷卸しするトップリフターという機材が必要です。また、それを取り回すためのスペースも要るということなので、その物理的な機材の面と、それから、その取り扱えるようなスペース、こういったところが全ターミナルにあるというわけではないので、最寄りのところで言うと盛岡が最適ということで、我々、そこを選んでいきますので、もしもそういったインフラの面で十分な状況になれば、そのそれぞれのターミナルの卸しという可能性は出てくるのかなと思っております。

そういう意味では、その31フィートの、二村委員からご質問があった31フィートの関係でお答えするとしたら、潤沢にあればということでありまして、基本的にこのコンテナ、荷主というか、日通さんと荷主の所有物で、我々が量変動に対しても持っていかななくてはいけないので、余りにも多く持っているとなれば、といったところのバランスだと思いますので、逆に言うとリースしやすいとかいうようなことの柔軟性があるのであれば、また検討の余地があるのかなとは考えております。

それから、次は羽藤委員からいただいた質問としては、JRを全部使い切れていないというご質問だったかと思っております。そういう全部使い切れない理由は、東日本と一括りにしても、宮城と岩手と分かれていまして、卸してから距離から言うと、盛岡が一番近い岩手かな、岩手工場向けかなと。それ以外を盛岡にもう1回戻そうとすると、これはまたコストがかかるといった経済計算のもとで、今のインフラから言うと難しいということであ…。

【羽藤委員】 わかりました。

【トヨタ自動車(熊沢)】 そこまで拡大していないということでありまして。

それから、あとは、もう一度岡田委員から、ミルクランの逆方向の物流ですけれども、基本的にはできるだけ逆の方向に荷物があるように組んでおりますけれども、なかなかやはり仕入先様とか、あるいは我々の工場から出て東北地区に出荷する部品のほうが比重が高いので、東北から持ってくる部品もありますけれども、なかなか満載して31フィートのコンテナをフルに活用して帰ってくるということはできておりません。そういった意味では、ほかの荷主の皆さんとうまく使う方法はあるのかなというのは、検討の余地はあるかなと思います。

あと、もう一つ質問いただいていたかなと思うのですけれども……。

【二村委員】 この数字をどこまで増やすか。

【トヨタ自動車(熊沢)】 そうですね。失礼しました。先ほどご説明したように、どちらかというところ今までの歴史から、三河の仕入先様から集めて東北に持っていくという流れがメインだったのですけれども、東北も生産拠点になりつつありますので、それにあわせて部品メーカーさんのほうも、かなり東北のほうに重心をずらしていくということがありまして、そういった意味では三河の地区から東北のほうに持っていくという物流は、地産地消という言葉もあるように現地側で調達するといったところが多くなっていく傾向にあるので、量的には大きなプロジェクトによって三河でつくったりとか、東北でつくったりとかいう車の生産の体制によっては行き来はあるのかなと思いますけれども、基本的には地産地消でいくので量的なところは極端に多くなるとは考えておりません。

【根本委員長】 ありがとうございます。熊沢様、どうもお忙しいところをありがとうございました。

続きまして、イオングローバルSCMの坪井様、よろしくお願いたします。

【イオングローバルSCM(坪井)】 そうしたら、お手元の資料に基づきまして説明をさせていただきます。右肩にページを打っておりますので、そのページ番号に沿って説明をさせていただきます。

まず、1ページでございますけれども、私どもイオングループのほうは2006年にこういう温暖化防止宣言、それから、2010年にサステイナブル経営の推進ということで取り組んでおります。そういった中でCO₂排出量をどう削減していくかということで、右のほうに小さな丸が3つございますけれども、店舗でできるもの、それから、お客さんとともにやっていくこと、商品もしくは我々物流でやっていくことという形で、それぞれ目標を設定させていただきまして、我々物流のほうも2012年度に2006年度対比2

7万トンのCO₂を削減していこうということで目標を立てて取り組んでいったという経緯がございます。これにつきましては、一応、達成ができたということでございます。それ以降、もう一つ下にご書いてございますように、2020年度に2012年度対比、これは私どもの物流センターからお店までの配送、これは1ケース当たりのCO₂を削減していこうということで15%の削減目標というのを立てて、今やっているところでございます。

2ページ目でございますけれども、私どものほうはこの環境負荷をどう下げていくかということで、いろいろな取組をさせていただいております。一番左のほうに原料からメーカー様を通じて我々の物流センターを通してお店まで商品をお届けするというのが我々の責務でございますけれども、それぞれそれぞれにおいていろいろな取組をさせていただいております。少しご紹介をさせていただきますと、左の上のほうに海外物流からの構築ということで、例えば衣料品とか、あと住居関連の商品に関しましては中国がメインでございますけれども、そちらのほうからできるだけ国内の物流を使わずに直接私どものセンターに入れていく。従来は1カ所に入れて、1カ所から我々のセンターの中に、北海道から沖縄まで我々の国内物流でやっていたわけですが、その部分をできるだけ削減していこうということで、そういうことを取り組んでいるという部分がございます。

それから、次に真ん中あたりでイオンの集約拠点、在庫拠点からクロスドック、XDと書いてあるところの矢印のところの取組でございますけれども、今回のテーマでございますモーダルシフトということで、いろいろな形でその調達、商品を調達する物流をモーダル化、モーダルというのは主に鉄道でございますけれども、鉄道輸送に切り替えていくというような取組をしております。後ほど詳細、細かいところをご紹介していきたいと思っております。右上のほうは、私どものセンターから店舗までの取組ということで、いかに走行距離を短くしていくか。それから、車両の積載を上げていくかということで、我々イオングループでいろいろな会社さん、事業会社がございまして、そこでの物流の共同化ということで、私どものほうが物流のほうを担って一緒にやっていくということで、その完成部分を太くして、できるだけ距離を短縮していこうと。センターも数を増やしていくといえますか、そういう形で配送距離を短くしていこうというような取組をしていたりしています。

それから、右のほうにつきましては、私ども今まで温度管理の必要な低温の物流施設と、そうではないセンターというのをそれぞれ持っていたわけですが、これも同じお店

に行くのであればできるだけ1つにしたほうが車両の共有化というか、共同で配送することもできるということで、今、こういう形で複合センター化という、複合機能を持ったセンター化というのを今現状進めていたりしております。センターの中も、下のほうに書いてございますけれども、エコセンターと勝手に呼んでおりますけれども、例えば太陽光パネルを設置したりでありますとか、AV化を進めたりとか、そういうような形をしていたり、お店のほうでもやっております植樹祭ということで木を植えたりという形を進めていたりしているということでございます。

それから、その右の資源の有効活用という部分で、これは廃棄物の削減ということで、例えばセンターからお店のほうに商品を運ぶときにグルグルラップを巻いたりとかするわけなのですが、ラップに関してもできるだけ何回も使えるようなバンドみたいなものをつくって、そういうラップを減らしていこうと。ラップを使った場合はお店のほうに行って、そのラップを回収してそれをまたリサイクルしていこうというような形の取組も一部でやっていたりしております。あと、できるだけ折り畳みコンテナ等を使って段ボールを減らしていくという取組もあわせて実施をしているというような形でございます。

次の3ページでございますけれども、我々のモーダルシフトの実績ということで書いてございます。グラフがございまして、2008年から昨年度2014年度までの取組ということで、2008年、やり始めたときは年間2,400基、これはトン換算でございますけれども、12フィートで2,400基だったものが昨年度は3万6,694ということで大幅に伸びているということでございます。左のほう、もともと我々のアパレルでありますとか、住居関連商品の広域輸送に、それも遠隔、遠距離に関してモーダルシフトということで鉄道輸送を使っていたわけですが、それに加えてドライグロッサリー、グロッサリーというのは加工食品です。食品系の調達物流で使うようになったということで、大きく右肩上がりにその利用が伸びているというような形でございます。

次の4ページでございますけれども、こういう形を進めていくに当たって、我々イオン鉄道輸送研究会というのを社内で立ち上げておまして、2008年ぐらいからJR貨物さんと共同でイオンモーダルシフトプロジェクトというのを発足したわけでございます。現在は、一番直近で言いますと参加企業メーカーさん31社ございまして、メーカーさんが21社、それから、物流事業者が10社というような規模になってきたのだと思っております。今回、これから少し話をしますけれども、いろいろなメーカーさんとの共同という部分で、いろいろな新聞に取り上げられたりとか、マスコミとか各社の取材を受けなが

らご紹介をされていてというような状況でございます。

5 ページ目でございますけれども、イオン鉄道輸送研究会の取組テーマということでございますけれども、大きな部門につきましてはコストとCO₂の削減に向けた鉄道利用の拡大ということで進めております。1 点目はセンター・工場への納品に鉄道をできるだけ利用してくださいということで、私どものセンターに鉄道を使ってできるだけ納品、これまでもトラックで納品をしていただいていたわけでございますけれども、鉄道の納品というのを推進していくということでございます。

それから、大きな2 点目としては、各社の幹線輸送の鉄道利用ということで、往復をできるだけ使うということで、先ほど31 フィートコンテナの話もございましたけれども、31 フィートコンテナ、基本的には往復の利用が原則になっておりますので、どうやってこの往復の荷物を確保していくのかという部分が課題になってまいります。それからあと、この駅への持ち込みの車両の共同化ということで、どうしてもコンテナの場合、緊締車という特殊な車両がございますので、これがなかなか数がないという報告がございまして、この辺の利用の仕方についても課題かなと考えております。

次の6 ページ目でございますけれども、この鉄道輸送研究会、これはご紹介でございますが、年に3 回ぐらいやっております、昨年は3 月に花王さんの工場を見たりとか、7 月にJR 貨物の隅田川のターミナルで勉強会をやったりとか、10 月はネスレさんの事例を確認したりとか、直近では3 月にアサヒビールの茨城工場に行っているいろいろ情報の共有をしたというような形で、年3 回ぐらいこういう形で研究をしているということでございます。

7 ページ目以降が事例でございますけれども、事例の1 番目として物量が増える繁忙期、私どもで言いますとゴールデンウィーク、お盆、それから、年末でございますけれども、こういう物量が増大するときに専用列車を運行していこうということで、中身は私どものプライベートブランドでありますトップバリュという商品でございますけれども、この商品の製造委託先から我々の物流センターまで専用で運んでいくということで、この絵は長野にございますある企業の商品を東京まで持ってきたということで、繁忙期に毎回こういう形で運行をしているというのが一例でございます。

続きまして、次の8 ページ目でございますけれども、事例の2 番目ということで、これは昨年9 月に花王さんと共同で取り組んだ内容でございます。東京と福岡の間で31 フィートのコンテナを利用して往復で使っていこうということで、東京から福岡は花王さんの製

品を積んだものを帰り、福岡の私どものトップバリュの製造委託先の商品、中はトップバリュの飲料でございますけれども、この飲料を東京まで持ってくるということで、現在も1週間に1ラウンドでございます。1編成というか、1コンテナだけでございますけれども、こういう形で、異業種間で往復利用をしているという例でございます。このあたりにつきましては、どうしても花王さんの商品というのは非常ににおいのきつい商品もございまして、その商品と、帰りは我々の飲料という口に入るものでございますので、においの問題であるとか、あと荷崩れでありますとか、その辺、非常に気を配った点でございまして、いろいろな検査をしながら、大丈夫ということで進めたわけでございます。

次のページが積み込みの様子を写真に撮ったような形でございますけれども、1週間に1ラウンド、運行しているということでございます。

次のページが10ページでございますけれども、事例の③ということで去年の年末に臨時列車を運行したということで、これは専用で動かしたわけでございます。東京と大阪間で24両です。コンテナ120基を動かしたという例でございます。これは私どものトップバリュの商品と、なかなかこれだけで120基集めるのが難しいということで、先ほども申しあげましたイオン鉄道輸送研究会と一緒にやりませんかということでご案内したところ、ネスレさんとアサヒさんと、あとグリコさんと花王さんの4社と共同で成功した事例でございます。

次のページがその内容でございますけれども、特にこれは私どものほうでございまして、けれども、トップバリュの製造メーカーというのが北海道から九州までございまして、それを一応、大動脈の東京－大阪間で動かすということで、いろいろな形で発注のコントロール等々しながら東京まで集める、また、大阪まで集めるということで、物量を集めるというところを非常に苦労した点でございますけれども、そういう形で集めたものと各メーカーさんと共同で集めた荷物を1台の列車に載せて、今回、2往復したという例でございます。

次のページが写真とか載せて嫌らしいのですけれども、こういう形で、いろいろな形でニュースリリースをさせていただいたということでございます。

次のページが先ほどと同じような流れでございましてけれども、今回のゴールデンウィークを第2回目としてやりましたということで、4月12日と19日に先ほどの4社様以外にP&Gさんとサッポロビールさんにもご協力いただいて、何とか1編成に仕立てたというような形で進めてまいりました。

私どもの発表は以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、井本商運株式会社、葛西様、よろしくお願ひいたします。

【井本商運（葛西）】 井本商運の葛西と申します。ISO規格の海上コンテナによる次世代型の「国内海上コンテナ輸送網」構築に向けてということでお話しさせていただきます。少し早口でいくかもしれませんが、よろしくお願ひいたします。

2ページ、井本商運の内航コンテナ船ネットワークのご紹介でございます。私ども井本商運は昭和48年の創業以来40年間、内航コンテナ船専門の大変珍しい会社としてやってまいりました。本社は神戸市にございまして、2014年度は20フィートコンテナ換算で42万3,000本のコンテナを取り扱いさせていただいております。23隻の船で国内寄港地55港でやらせていただいております、北海道から九州まで定期航路、38航路運航しております。メインカーゴは、いわゆる内航フィーダー、輸出入コンテナの2次輸送という分野になりますけれども、国内シェアで申しますと56%を当社のほうで取り扱いさせていただいております。

次の3ページに参ります。この内航フィーダーという分野は、どちらかという輸出入のほうの分野になりますけれども、改めてになります、国際コンテナ戦略港湾政策の3本柱、港の「強化」、貨物の「集貨」、それから、立地促進による「創貨」、このうちの「集貨」の部分を担わせていただいております。基幹航路の外国船が京浜港、阪神港に入ってまいりますので、そこで荷揚げされました輸入コンテナを地方港に、それから、輸出コンテナを地方港から戦略港湾に、こういう形で国内での輸出入コンテナの2次輸送をさせていただいている。これを一生懸命、集貨しているというところでございます。

4ページに参ります。では、その戦略港湾政策のもとで私ども内航コンテナ船での輸出入コンテナの集貨がしっかりできているのかというところなのですけれども、まだまだ十分でないところがございます。我々内航も取扱量を年々伸ばしているんです。伸ばしているのですが、それ以上に釜山をはじめとした近隣諸港向けの近海のコンテナ船、こっちのほうにさらに伸びているんです。ということで、相対的にまだまだ私どものほうが劣勢というところでございまして、向こうは荷量が伸びますから船がどんどん大きくなってきます。300TU積み、20フィートコンテナで300個積みから500個、500個から700個、最近は1,000個まで積める船に大きくなっております。それに対して我々内航のコンテナ船というのは、今でも100個とか200個。向こうが1,000まで大きく

なっているのですが、こっちは100個とか200個の船というのが主流という中でやっております、何とか打開策を考えていかないといけないというところでございます。

それから、5ページに参ります。それと相まって日本のほうへの、我が国への基幹航路の便数、減少の傾向が続いております、一方で香港、シンガポール、釜山、基幹航路、横ばいではないかというふうにこの表だと見れるのですが、向こうはこれ、基幹航路のほうも大型化しているんです。大型化していっていますのでキャパとしてはどんどん増やしていっているということで、こちらのほうも含めて我々何とか国際戦略港湾のほうへの集貨というのを進めてまいらないといけないという中で今日のテーマに入りますが、6ページでございます。

全国55港、それから、38の定期航路を設けて、ここで今まで私どもは輸出入のコンテナばかり運んできたのですが、今日のテーマでございますモーダルシフト、ぜひこのネットワークをモーダルシフトの観点から活用していただきたい。それから、利用していただきたい。どうやったら実現できるか一緒になって考えさせていただきたい、このように考えております。

我々内航コンテナ船は3つの貨物を運びます。1つ目が左側の輸出入フィーダー貨物です。先ほど来、申している貨物です。それから、2つ目が国内の動脈貨物、製品原材料のモーダルシフトです。それから、3つ目が循環型社会形成という中で再生資源、それから、廃棄物という、いわゆる静脈の部分も含めて対応ができます。ただ、下のほうのパーセントで書いておりますけれども、内航コンテナ船の上に載っている荷物の割合で申しますと96%が輸出入の貨物です。このモーダルシフト、それから、循環資源、これを合わせて4%しかありません。こちらをぜひ我々伸ばして行って、この3つの貨物を積み合わせることで荷量を増やす。荷量を増やせば船が大きくなります。それから、便数を増やすことができます。それでもって韓国船にも対抗していきたいと思っておりますし、それから、モーダルシフトの需要にもぜひ応えていきたい、このように考えている次第です。

次のページに参ります。7ページ、そこで私ども新しいサービスを始めました。海コン便といいます。海コン便というサービスの本格事業化というのを進めております。海コン便と申しますのは、ISO規格の海上コンテナを使って内航コンテナ船による国内流通目的の海陸一貫の貨物輸送サービス、これを称して海コン便と呼んでおります。いろいろな国内輸送貨物、左のほうにエンジンがかいてあったり、右のほうには循環資源です。アルミ、プラ、紙と書いてありますね。様々な荷物をコンテナ化しまして、それで内航コンテ

ナ船に載っけて幹線輸送を共同化していただく、このようなサービスでございます。

8 ページに参ります。ここで使いますコンテナは、標準コンテナとしましては20フィート、40フィートのISO規格のコンテナです。後で説明しますが、このISOというのが味噌です。これが味噌になります。ここで1つお礼を申し上げておかないといけないのですが、従来は40フィートコンテナだと20トンぐらいの積載量で輸送しておりましたが、この春に道路局様のほうで大変困難な特殊車両通行許可制度の制度改正、大変高いハードルだったと思うのですが、制度改正をいただきまして、この6月からは、いわゆるISOのフル積載というのが国内貨物についてもできるようにしていただきました。ということで、6月以降は重量で申しますと大型トラック2台分の貨物を1基のコンテナで運べるようになりますので、モーダルシフトの効率化により寄与していただけるのではないかと考えております。

9 ページに参ります。それから、我々、特殊コンテナを使いまして特殊な荷物にも当然対応してまいります。1つが液体用のタンクコンテナ、それから、粉流体用のバルクコンテナ、これはモーダルシフトの観点で申しますと従来のタンクローリーですとか、ジェットパック車の代わりです。それから、ここには載せておりませんが、冷凍車の代わりになるものとして、皆さんご存じのリーファーコンテナ、冷蔵コンテナというものももちろんございます。このようなコンテナを使いまして特殊カーゴも当然対応してまいります。

それから、10ページに行きますけれども、この国内輸送のモーダルシフト、これに対応していくために私どものほうでは現在大型の内航コンテナ船の建造を進めておりまして、日本を縦断する内航コンテナ基幹航路の創設ということをテーマに進めております。この基幹航路、従来の55港、38定期航路、小型船のネットワークの上に載っけます。上に載っけますので戦略港湾をハブとした内航船のネットワークというのが日本全国に広がっていくということでございます。

11 ページに参ります。ここに少し船の写真を載せておりますけれども、来年の1月、就航予定の国内最大の内航コンテナ船になります。7,000トンクラスで大型トラック420台分の重量貨物を1隻で、船員10名で運べます。このような船も現在、建造が進んでおります。

12 ページに参りますけれども、私どもどちらかというと輸出入のほうの頭で普段仕事をしているものですから、どうしてもこういう考え方になるのですが、今の日本市場とい

うのは輸入のほうが最近では日本も増えてまいりまして、海外から海外製品がコンテナ船でバンバン安く入ってまいります。それに対して日本の製造業さんというのは日本製の製品でもって日本市場の中で戦っていらっしゃるということでございまして、海外からコンテナ船で海外製品が安く入ってくるのであれば、日本で製造された日本製の製品に関してもこのコンテナという技術を使いまして生産地から消費地にしっかりとお届けする。しかも、効率的にお届けするということが大事になってこようかと思っております。それを私どもは全国に60港、もう整備されております、いわゆるコンテナ港湾、ここを活用しまして、要は地方の港を活用します。地方の港を活用しまして地方の製造業さんの日本製の製品をしっかりと運ばせていただくということでメイド・イン・ジャパン、地方創生にも寄与していけるのではないかと考えております。

13ページに参ります。ちょっと大上段の話なのですが、日本の広域物流のグランドデザインということで、よくいろいろな輸送モード、例えば陸運ですとか、鉄道ですとか、それから、海運という形で分類をして整理していくことがあろうかと思っておりますが、少し別の角度から切ってみたものです。トラック型物流とコンテナ型物流ということです。それぞれメリット、デメリット、得意、不得意がございます。例えば「船」と一言で申しましても、フェリーとかRORO船はこのトラック型物流の一翼を担っている船型です。それに対して私どものコンテナ船というのは、当然、このコンテナ型物流のほうの一翼を担っている船型です。なので、一言「船」と言いましてもトラック型とコンテナ型で流通体系が全然違うんです。

ということで、このトラック型、コンテナ型、双方の視点から物流を眺めていくということが大切だろうと考えてございまして、その中でコンテナ型物流につきましては、私どもの視点から申しますと、これが最大のテーマだと思っております。ISO規格のコンテナを国内でいかに使っていくか、ここがテーマだろうと思っております。

次の14ページに参ります。現在、日本には2つのコンテナの規格があるんです。1つが国際規格のISO規格です。これはもともと米国型のコンテナです。米国から入ってきた外来種のコンテナです。それからもう1個がJIS規格、これは国鉄から始まっている12フィート、そこから派生した31フィートということで、これを我が国は長年、国際輸送は国際規格でやろう、国内輸送は国内規格でやろう、こういう形で分断してやってきたんですね。ということで、船で申しますと20フィート、40フィート型の私どものコンテナ船の横を12フィート規格でつくられた日本通運さんのコンテナ船が並行して走っ

ている。お互いに荷物がなくなっているような時代がありました。ターミナル、それからコンテナ、それから、先ほど緊締車が少ないという話がありましたが、トレーラー、全部これは互換性がありません。ということで、二重投資が進んできた。

その中でISO規格のこのインフラにつきましては、国内貨物への使用が制限されてまいります。なので、私、さっきモーダルシフトにぜひ内航コンテナ船を使ってくださいと申し上げたのですが、実は従来はできなかつたんです。それは次のページに行きます。15ページなのですが、コンテナを内貨に転用すること、それから、ISO規格のコンテナターミナルを内貨、それから、内航船が使うこと。それと、先ほどの道路局さんのあれですけれども、ISO規格のトレーラー、これを国内輸送に使うこと、これは全部規制が入っていたのですが、これがこの数年でほぼほぼ自由化というか、是正していただくことができました。という意味で、今年はISO規格のコンテナが国内で流通できるようになる元年と言ってもいいぐらいの年になるのではないかと考えております。

16ページに参ります。ということで、私どもの目指しているものなのですが、輸出入貨物のフィーダー輸送、それから、国内貨物のモーダルシフト輸送、これを積み合わせるという形で外貿と内貿、輸送インフラを共用していただきまして、荷量を増やしていく。荷量を増やしていくことで競争力をアップする。競争力がアップすることで荷量が増えるというような好循環の実現を目指してまいります。さらに内航海運に使っていただくことでCO₂の削減、それから、トラックドライバー不足への対策、災害時のBCP、それから、物流の安全といったような社会的課題に対しても効果が発揮できるのではないかと考えております。

最後、すみません、これだけしゃべらせてください。17ページ、この取組を進めていただくに当たって、最後大きな課題か1つ残っているんです。これが戦略港湾にあります。何かと申しますと、戦略港湾は基本的に外航船が優先でバースづけをしていきますので、私ども内航船というのはそのターミナルに外航船が停泊している間は沖待ちしないといけません。それから、コンテナターミナルがたくさん分散していますので、そこに1つ1つ寄って貨物を下ろしていかないといけませんのでバースホッピングと言いますけれども、大変な寄港数になっております。あと内貿のコンテナの取扱いができるターミナルが限られておりますので、このためにさらに追加寄港が出るということで、内航のコンテナ船の最大の欠点、時刻表が公表できません。という致命的な欠点を抱えております。

これはどこに問題があるかという、戦略港湾のバースデザインにありますので、18

ページなのですが、詳しくは説明しませんが、外航船と内航船、外貿コンテナと内貿コンテナを一体的に扱えるようなバースデザインというのを今後、中長期になりますけれども考えていく必要があるかと思えます。

最後、19ページになります。コンテナは既に確立されたイノベーションと捉えております。国土のランドデザインの中で50年に一度のイノベーションというところがありましたけれども、コンテナという技術は1世代前のイノベーションなんです。1960年代のイノベーションですね。なので、非常に安定した技術です。日本全国にこのコンテナ流通に関するノウハウもたまっています。なので、例えばドローンですとか、自動運転ですとか、こういった新しい技術というのももちろん大事なのですが、この安定したコンテナという技術を、ISOのコンテナという技術を日本は輸出入にしか今まで使ってこなかったんです。大変もったいないんです。もったいないので、ぜひ私どものネットワークを含めましてご活用をしていただき、また、引き続きご指導なりご支援いただきながら、私どもも貢献していきたいと、このように考えております。

以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

続きまして、味の素株式会社の魚住様、よろしくお願いたします。

【味の素（魚住）】 味の素の魚住でございます。よろしくお願いたします。

それでは、弊社のモーダルシフトの取組、特に今回は内航船について詳しくというご要望でございましたので、内航船へのモーダルシフトを中心にご説明させていただきます。

1枚めくっていただきまして、弊社は2014年、昨年6月以降、BCP対応型の東西2拠点体制と呼んでいる物流ネットワークに移行しております。10年に一度の物流ネットワーク変更ということに取り組んでまいりました。それにあわせてモーダルシフトも加速させております。具体的に申し上げますと、500キロ以上の主要幹線区間、全て鉄道と内航海運でカバーするという、これは構想ですけれども、スーパーグリーンロジスティクス構想と名付けまして、内航海運輸送を私どもとしましては初めて箱物製品の輸送に本格導入をする。それから、JR31フィートコンテナを拡大する。この2本の柱で大胆なモーダルシフトを今推進しております。

それで、現在のモーダルシフト率でございますが、鉄道35%、船舶35%、たまたま偶然でございますが、両方同じで70%。これ、実は計算上は87%の見込みでございました。ですが、2点ほど手こずっておりますこのパーセンテージにとどまっております。

1つは物量の波動対応でございまして、今回のネットワーク変更で工場から直接、後ほどネットワーク図が出てまいりますけれども、久喜の物流センター、西宮の物流センターに直接入れるということになりまして、生産出来高をそのまま移動するという事で生産トラブルなどが起きると、思いきり物量が落ちてしまうんですね。ですから、そうなりますと、せっかく確保していた31フィートコンテナやフェリーをキャンセルしなくては行けない。一方で、余計につくる日もあったりなどしまして、そのときにはトラックで追加をしなくては行けないとか、そういった対応に若干苦慮しております。

あともう一つは、31フィートコンテナの確保です。これは先ほど熊沢さんから31フィートコンテナの話がありましたけれども、31フィートコンテナは、今、全国で2,400基ございます。ただし、そのうちJR貨物さんの保有はわずか60基、それ以外はほとんどが大手の通運業者さん、あるいはトヨタさんのような大手の荷主さんの私有コンテナということでございまして、この31フィートコンテナをいかに確保するかというのは我々中小とは言いませんけれども、小ぶりの荷主にとっては大きな至上命題でございます。これは今、私どものパートナーでございます全国通運様から毎年、増基はいただいております。

これも継続して行うのと、これ、実は最近ようやく稟議が下りたのですけれども、味の素物流で31フィートコンテナと集荷配達用のトレーラーヘッドとシャーシの仕入れを行います。まだわずかな基数からスタートをして、いわば鉄道運用という形でございすけれども、今、集荷配達用のシャーシの確保、いわば通運業者さんの足回りをいかに確保するかというのは、これは大変大きな課題でございます。要は鉄道輸送の需要が増えているのに通運業者さんのインフラがさほど増えてはいないんですね。ですから、31フィートコンテナは確保できたのだけれども、着地での集荷配達用の車が十分に確保できなくてモーダルシフトができないというケースもございす。この2点、今、若干手こずっているのですが、先ほど申し上げたようなコンテナとか、あるいは生産のできるだけ平準化、これはかなり精神論でございすけれども取り組んで、当初、目論んでおりました87、あるいは2016年を目標にしておりますけれども、限りなく100%に近づけるということをやっております。

次のスライドをお願いいたします。これが私どもBCP型ネットワークでございす。それまでは各工場、私ども全国に包装工場、8つほどございすが、その近隣の倉庫、いわば生産入国地としまして、我々、補充元と呼んでおります。そこから北は北海道から南

は九州までのエリアデポに補充をかけるというネットワークを構築しておりましたが、そうしますと、その工場近隣の補充元が地震等で被災しますと出荷が不可能になってしまう。それを2012年の東日本大震災のときに奇しくも経験してしましまして、その反省でこの東の久喜物流センター、それから、西の西宮市にございます西日本物流センターというのを東西の補充元とする。工場から直接この2拠点に分散入港して、それぞれ東日本、それぞれ西日本をカバーするというネットワークに変更しております。

次のスライドに参ります。今回のこのモーダルシフトの取組、いわばギアアップしたモーダルシフトの取組の目的でございます。通常、モーダルシフトの取組の目的、真っ先に出てくるのが、先ほどイオンさんにもございましたけれども、CO₂削減ということだと思っておりますが、私どもは1995年からモーダルシフトに取り組んでおります。ですから、モーダルシフトが環境にいいのは半ば当たり前と考えていまして、今回のこのモーダルシフトは、先ほどこのBCPネットワーク導入に絡めてということで想像がつかれると思うのですが、BCP対策です。これがまず一番大きな目的でございます。内航海運輸送をメインモードに加える。今まで箱物の製品輸送には残念ながら使っておりませんでした。これをメインモードの1つとして加えることで輸送モードをさらに多様化する。それで有事への対応力を強化するという考え方でございます。

2番目は輸送力強化でございます。言うまでもなく、現在、トラックドライバーさん不足でございます。特に長距離のトラック不足というのは、私ども荷主にとりまして大変深刻な問題でございます。やはり一度に大量に輸送できるこの内航海運輸送、あるいは鉄道輸送、これを幹線輸送、特に500キロ以上という長距離輸送のメインモードに据えることによりまして、長距離輸送の輸送力を維持、向上させるということでございます。そして、言うまでもなくCO₂削減、この3つを目的としております。

次のスライドに参ります。まず、私たちが行ったことと申しますか、特にこだわったことというふうに申し上げたいのですけれども、それは久喜物流センターから札幌物流センター、それから、川崎地区の工場ないし私どもの川崎物流センターから西日本物流センター、それから、西日本物流センターから福岡物流センター、この3つのルートが私どもの3大ボリュームゾーンでございます。この3大ボリュームゾーンを鉄道と内航海運で複線化をするということにこだわりました。当然、モーダルシフト率100%を目指すということになりますと、ボリュームのあるところではなかなか鉄道1本、あるいは内航海運1本ということになりますと、リスクが非常に大きゅうございます。ですので、この鉄道と内

航海運でボリュームゾーンは複線化するのだという考え方でございます。

この左の上のほうに当初の見込みのモダルシフト率が載っております。ご覧のように船舶33%、鉄道54%、お気づきかと思えますけれども、船舶は見込みどおりにいっている。あるいは見込みを上回っています。ですが、鉄道はかなりビハインドしてしまっている。これも後ほど出てまいりますけれども、いろいろな理由によるものでございます。

次に参ります。これは私どもの500キロメートル以上の輸送区間とメインモードでございます。色がついている区間が内航海運を導入した区間でございます。当初は先ほど申し上げた3ルートでございましたが、6月に新ネットワークに移行しまして若干課題が見えてまいりまして、12月にマイナーチェンジを行っております。そのときに新たに生まれました三重物流センターから福岡物流センター、ここにもフェリーを利用しております。また、久喜物流センターから福岡物流センター、7行目ですけれども、この区間は本来のネットワークではあり得ない区間でございます。2拠点に割れない一部の商品が久喜だけに在庫されている。それはやはり全国に運ばなければいけないということで発生しているルートなのですけれども、ボリュームが少ない、あるいは波動が大きいということで基本的にJRさんの12フィートコンテナを活用させていただいているのですけれども、1品、1品のボリュームが少ないがゆえに手積み、手卸しで荷役をしていただいております。これ、通運業者さんから非常に嫌がられています。

そうこうしているうちにフェリー会社さん、もうここに実名が出てしまっているのを隠しようがありませんが、オーシャン東九フェリーさんから混載サービスのご提案がありまして、オーシャンさん、1トンから22トンまで何トンでも運びますよ。ただし、パレット単位にしてください。パレット単位に載せてください。であれば運べます。コストも非常にリーズナブルだということで、いわば荷役の問題とボリュームの変動、それを両方解決していただいて、この区間はオーシャン東九フェリーさんにお任せするという運用を実は今月から開始をしております。

ですから、ここは鉄道から船にモダルシフトしてしまったという区間ですけれども。あと、一方で札幌物流センター発、ご覧のようにJRさんの12フィートコンテナ、これもあまりボリュームは多くないので12フィートコンテナをメインにしておりますが、ボリュームに応じて特に冬場、北海道にコンソメの工場がございますのでボリュームが増えますので、冬場はフェリーも併用させていただいております。

では、次のページに参ります。先ほど申し上げましたように、私ども鉄道へのモダル

シフトは1995年から取り組んでいて、もうはや20年になります。何で今まで内航海運を使ってこなかったのかということなのですけれども、そのきっかけを少しご説明させていただきますと、内航海運に関する情報は私ども味の素、あるいは味の素物流も含めて非常に乏しかった、知らなかったということなんですね。船イコール揺れるとか、あと遅いんじゃないの。単純に考えても倍ぐらい時間がかかるよね、リードタイム延びちゃうよねというようなことで、いわば食わず嫌いだったということが正直なところでございます。2年前にJILSさんのイベントで、博多港で商船三井フェリーさんのRORO船を拝見する機会がございまして、特に瀬戸内海航路に言えることですが、欠航が非常に少ないということと、スタビライザーとかバラストコントロールといった装置のおかげで揺れが非常に少ないということで、帰ってからその報告をうちのメンバーと味の素物流に電話して本格的に検討を開始したというのが大きなきっかけでございました。

次のページに参りまして、では、使ってみてどうだったかなというところなのですけれども、特にネガティブなものというのはほとんどございませぬ。特に輸送品質はすばらしくて、鉄道輸送に付き物のいわばすれのような問題というのは今のところ1件も起きておりませぬ。また、基数についても私どもJRさんの31フィートコンテナとフェリー、RORO船については日当たり何基という形でコミットメントします。31フィートコンテナ、先ほど申し上げたような状況の中で上も下もなく、下が少し多いので1基を2基にしてくださいとか、あるいは少し減ったのでゼロにしてください、これは融通が効きませぬ。ただ、フェリーの場合、商船三井フェリーさん、名門大洋フェリーさんのご努力だと思っておりますけれども、少々の変動には今対応していただいております。この違いが先ほどのモーダルシフトの違い、モーダルシフト率の違いに出ているんですね。フェリーの場合には空きさえあれば載付けてくれるというところがございませぬ。これは私どもが想像していた以上にフレキシブルにやっけていただいているということです。

一方で、これは大変苦勞したのが、先ほどの3ルートのうち川崎地区から西日本物流センターへの区間、いわば東京ー大阪間、ここにも船を入れようとしたんですね。今、入っているんですけれども、これはまず輸送枠を確保するのに大変苦勞しました。当てにしていた大手さんからあっさり断られてしまったということもあり、何とか運んでいただける船会社さんを見つけたのですけれども、当初のリードタイムは1日延びる。この下のほうにリードタイム表が載っています。トラック、鉄道があつて、その下に内航船の当初案なのですけれども、リードタイムも延びるということでコストについては、今回のこの一連

のモーダルシフトについて、全体ではコストダウンになるんですね。ですから、この区間だけアップになっても吸収できるし、それでもコストダウンになるからいいよねと。

リードタイムが延びるというのも、まあ、トラック不足を考えればしょうがないじゃないかということで社内説得を試みたものの、やはり事業部門から待ったがかかりまして、コストの部分については、いわばアップ部をミニマイズするために日当たり1基にとどめる。ただ、これは毎日運航させています。あともう一つのリードタイムについては、この表の下の方に書いてございますとおり、データ送信をした、私ども夕方4時に物流会社さんにデータを流すのですが、その日の夜に集荷に来ていただくということを私どもの川崎物流センターと船会社さんに提案して、何とか飲んでいただいて、結果的にトラック、鉄道と同じリードタイムで運用ができるようになりましたというところなんです。ここはかなり苦労した点であります。

最後に内航船へのモーダルシフトの課題、あるいは要望ということをもとめてございます。先ほども申し上げましたように、まず、僭越ですけれども、内航海運業界全体として我々荷主に対するPRがまず足りないと思います。船も鉄道同様に少ない人員で大量輸送が可能な輸送手段であるということをもっともっと認知させるべきではないかと思います。また、フェリーとか貨物専用船の航路一覧、これ、実は最近までなくて、港湾局の堀田室長につくっていただいたのをいただいて、今、大変重宝しているんですけども、これはもっと露出を増やしたほうがいい。そうすると、荷主も考えるようになります。ということをご提案させていただきます。

あと、次に申し上げたいのが3番目に書いてございます輸送単位のバラエティ化でございます。私どもは基本20トンウイングトレーラーの無人航送ということで、今、フェリー、RORO船、利用させていただいておりますが、やはりボリュームがまとまらないとかいうときってやっぱりあるんですね。そういうときにもやはりトラックに切り替えざるを得ないということになります。ですので、10トン、あるいはそれ以下でも、オーシャン東九さんの混載サービスではないですけども、というふうになれば利便性は大変高まる。この混載サービスとか、あとオーシャン東九フェリーさん、今年度中に単車、いわゆる大型トラックの無人航送にも乗り出されると聞いておりまして、大変注目しております。

あと、4番目の関東-関西間のRORO船の増便と書いてございます。今、この区間、もちろん便はございます。ですけども、ほとんど荷物はいっぱいなんですね。料金的に

も高いということで、何とか増やしていただけないものだろうか。京浜港、神戸港、九州というルートが増えるとうれしいなと思っていたので、先ほど井本商運さんのお話を聞いて、いいじゃないかと。ぜひ川崎港から神戸につないで、神戸から私ども西宮に持っていくというようなことを検討させていただきたいなと思っています。私ども別にRORO船にこだわっているわけではございません。コンテナのコストとリードタイムさえ合えば十分に使えますので、検討させていただこうと思っております。

あと、最後に少し船員不足の話を僭越ながら書かせていただいています、船員不足というのは、これはトラックドライバー不足よりもさらに深刻というふうに業界では言われております。私、これ、私なりに僭越に考えてみたんですけども、船員さんって国内のフェリーですら、家を出たら2週間帰ってこれないんです。貨物船、3カ月帰ってこれない。内航船ですよ。外航船ならわかりますが、内航船の貨物専用船の乗組員さんは3カ月間帰ってこれない。これでは若い人は来ないです。この辺、本当に考えたほうがいんじゃないか。いろいろな法律の制約とかあるのかもしれないですけども、考えていただいたほうがよろしいかなど。あと、やはり外航船は外国人船員が当たり前ですので、内航船にもお考えいただいたほうが、もうそろそろいいのかなと思っております。

残りのスライドはRORO船の荷役作業風景でございます。ご参考までに付けさせていただきます。私からの発表は以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

続きまして、全国物流ネットワーク協会、山内様、お願いいたします。

【全国物流ネットワーク協会(山内)】 全国物流ネットワーク協会の山内でございます。お手元の資料を1枚開いてください。目次が載っております。今日ご紹介するのは、私どもの会員の会員協調の幹線共同運行の2社提携モデルと3社提携モデルということで発表させていただきます。

ページを開いていただいて2ページ目、私どもの協会のご紹介だけ簡単にさせていただきます。設立が昭和28年、創立63年、日本で一番古い運送事業会社の協会ということでございます。会員数が70社、会長が今、ヤマトホールディングスの瀬戸でございます。あと副会長には各4社から東京在住の役員がなっております。カンダホールディングス、西濃運輸、第一貨物、日本通運。ちなみに、私山内はヤマト出身で、事務局長の斉藤は日通出身ということでございます。下に正会員、五十音順になっておりますので、最近の特積み事業者といっても事業領域がかなり拡大しておりますし、ロジスティクスをはじめ、

それから、グローバル化しております。宅配では佐川急便、ヤマト運輸、それから、特積み大手の西濃運輸、第一貨物、トナミ運輸。それから、ロジスティクスでは日立物流、ヤマトロジスティクスと海運各社、それぞれ事業がどんどん拡大をしている、そんな会費で成り立っている協会でございます。

3 ページ目をご覧ください。まず、会員の中で私どもの2社提携モデルということで紹介します。これは2009年6月設立のセイノーホールディングスさんと福山通運さんの出資会社の話でございます。こちらはそれぞれの幹線輸送を業者さん、下請さんを持ちかえながらやっているところの部分だとか、共同でやるところを、車を仕立てながら共同で車を持ち、別会社を設立したということが1つ。その中でこのエコアライアンス社を設立した趣旨ということで3つ書いてございますけれども、そんな中でトラック輸送ネットワークの共同化の推進、それから、エネルギーについては社会的コスト抑制のための互いの各社の経営資源を最大有効活用しよう。それから、3番目には物流機能の高度化のため、特積み業界の競争から協調ということで構造改革をしようということでございます。それぞれ各社の個々の部分最適から特積み業界全体の最適物流を考えて、まずは共同輸送、特積み事業者のアライアンスということで顧客、参加各社、国家社会ということでそれぞれWinWinの関係に持っていこうという趣旨でございます。

4 ページ目をお開きください。これは基本的にこのアライアンスの中で、まずセイノーさんと福通さんでやられた中で参加各社がそれぞれ今工夫をしながらやっているということで、単純なのですけれども、共同運行の中には問題が片荷・空荷、これの解消ということで、これは途中立ち寄り、横にA社、日立支店、浦和支店、日立支店、これは本当は一筆ではなくて折り返しのことなのですけれども、図では一筆になっておりますので見ていただいて、まずA社の日立支店、ここは2便目、3便目、量的な問題から空車になっていきます。それを空車で浦和支店まで行かなくてはならない。浦和支店から今度、帰りは満載で日立支店に戻る。今度は下の、その空車をどうしようかということで、ここでB社さんにお声がけ、双方でお話をしてA社さんの日立を出て、B社さんの土浦支店、岩槻支店で、そこで一仕事して、それで浦和支店に寄って通常の運行をやる。途中立ち寄り他社を交えた話ということでございます。

その次の5 ページ目、これは同じ片荷・空荷の解消の中でも往復のマッチングということでございます。これはN運輸、K運輸、N運輸は信越から北関東へ走る。K運輸は北関東から信越へ、双方同じところなのですけれども、それぞれ会社の規模だとか、顧客の集

荷の問題だとか、それぞれ荷物の物量に差があるということで、N運輸さんでは信越から往路、幹線運行は満載で自社の便を積んでいく。ところが、N運輸の帰りはなかなか空荷が多いので、これは営業的に貸切りのビジネスを営業部隊が一生懸命頑張って貸切りで荷主から荷主へ積んでいく。これは毎日あるということではなくて、結局、空荷も発生してしまう。次にK運輸さんでは関東から往路、信越はほぼ荷物が満載であるんですけども、帰りは偏りで空車に近い形。これをN運輸さん、K運輸さんそれぞれが往路はN運輸さんの幹線運行、復路はK運輸さんが幹線運行をやるということで両者の空になった双方向をマッチングして双方を埋めるというスタイルでございます。

次に6ページ目でございます。これはエコアライアンスさんのほうでシステムを今持っていて、世に言う求貨求車システム、ただ、これは単なる求貨求車システムではなくて、トラック10トン車1社だとかではなくて、その中をさらにスペースとしてユニットボックスを使ったモデルということでございます。まず、ユニットボックスを利用するメリットは、これは作業形態・作業動線の統一化と効率化。また、積みかえなしのため、輸送作業が非常に速くて荷物事故、口割れもない。また、イチイチ(1.1m×1.1m)パレットのため、パレットもフォークで積める。11トン車に約14台の積載可能、また、折り畳めばスペース的にも邪魔にならない。

これを下の表で見ていただきますと、求貨情報ということで行き先と出発時間とユニットボックス、大阪行き22時発車の分でボックスが、3ボックス分スペースがあります。それを見たB社が求車予約を入れてユニットボックスを運んでいただく。また、このユニットボックスの大きさに関しましては、約2立方ですから、大体軽貨物1社分ぐらい。2トン車でいくと大体3本分ぐらいのスペース。本来だと、例えば3本あっても10トン車2トンの車しかない場合、ある程度近いところでは緊急品として赤帽さんとの軽貨物で1社ボックス分運ぶとか、そんな形でございます。

7ページ目をご覧ください。これが先ほど、今言った求貨システムで申し込んだもの、A社の小牧支店が2本の予約を入れて、B社の小牧支店に持ち寄ります。それから、B社の運行で空いたスペースにボックス2本を積んでいただいて、B社の神戸支店に行ったものをA社の神戸支店からユニットボックスを引き取りに行くという形でございます。A社においては幹線輸送のスペースが委託できて増便をしなくて済む。B社については空いているスペースを有効活用で積載率が向上する。このシステムのポイントはスペースの可視化、それから、お互いに運行車の空いているスペースを利用し合うことができる。作業動

線も標準化することで品質、それから、作業効率もいい。実はこのボックスによる輸送というのは、もう私どもの会員15社、ヤマト運輸、西濃、日通と含めて15社でJITBOXチャーター便というのを既に10年以上前から事業化しております。

そこで、当時はヤマト運輸がロードシステムを組んでいましたので、それを対荷主に1ボックス当たり時間指定だとか、お届けする商品として売り出して、この15社がフランチャイズでやっている中で、さらにこの部分で、運行でそれぞれ地方のところが1ボックス当たりでボックスチャーターを利用するような動きが出てきた中で、ここで西濃さんのほうでは、そのインフラと求貨システムをつなぎ合わせて始めたということです。私ども、今、10年先の幹線運行を考えるプロジェクトでも、1つのこの作業の標準化、それから、IT化、見える化、それから、中の少量化ということで、これが1つのモデルになりそうな気配があるので、この辺、これからのアライアンスがどんどん進んでいくのかというモデルでご紹介をしております。

次に8ページ、これは3社の提携モデルということで、これはジャパン・トランズ・ラインということで2012年9月、第一貨物、トナミ運輸、久留米運送で出資して開始されたということでございます。この中で少し趣旨が書いてありますけれども、特に先ほどもお話がありましたように、長距離の幹線輸送の大型ドライバーの労働力不足、それから、それぞれが互いの無理、無駄を省いて作業効率、それから、コスト削減等も含めた中での新たな労働環境を良化しようということでいろいろな各社の連携が始まった。

もともとの第一貨物、トナミ運輸、久留米運送というのは各それぞれ、第一さんが東北、トナミさんが富山、久留米さんが九州ということで、最初の配達を中継連絡して、もともと提携している会社でございます。ですけれども、幹線に関してはそれぞれがやっていた。そこがまずジャパン・トランズで、従来、それぞれ各社、自社と備車、協力会社さんを使ってやっているとところをまずジャパン・トランズ・ラインさんで12台を持って、その辺の備車さんの部分をへずりながら、グループの中で内製化をするということをやりました。

それからまた共同で、幹線運行の共同化ということで次のページを少し見ていただきますと、ジャパン・トランズ・ラインは各今まで備車さんで対応していたものがなかなか、1社で2社立ち寄るといことはなかなかできなかったのですけれども、それをやることで3社のその日の配車に合わせて柔軟にできるという会社をつくったということ。それから、特に関西の下り便に関してはまだまだスペース的に空きがあるので、互いの共同運行

をやろうという。それから、2番目に東北―九州間の相互乗継運行、それから、東海―関東の共同運行、矢継ぎ早にこの3社でそれぞれリリース等もしておりますので、それを少し紹介します。

10ページ目をご覧ください。関東―関西共同運行の検討内容ということで、実現性の高い運行系統を策定する。必要戦力について検証する。積載に余力――まあ、余力というか無駄のある、特に関東―関西の下り便の改善をさらに3社にきめ細かくやっていこうと。それから、やるに当たっては効率ということで、近隣店所で同方面の積み合わせになるように効率を考慮しよう。関西からの上がり便については、それぞれかなり満載になるので、共同運行化のメリットがないので既存の幹線運行をJTLに委託して、これをほぼ自社化に近い共同運行にしていこうということでございます。

11ページ目をご覧ください。先ほどお話の関東―関西共同運行の具体的運用ということで、特に下り、ですから、こちらから、関東から大阪へ行く分、実はトナミさん、第一さんは、ほぼ同規模の輸送量を持った会社、久留米さんは若干地方の雄ですけれども、ちょっと小さめの会社、このバランスで大変うまく組んでいるということで、まず1番目はトナミの足立支店、久留米の足立支店、これが北大阪トラックターミナル向け、実はトナミの足立さんと久留米さんは近隣ですけれども離れた敷地にそれぞれが持っている。大阪は北大阪トラックターミナルの中に同一敷地内に、バースは違いますが同一敷地内にある。この立地も含めてやっております。

往路は、これは仕立てはトナミ運輸さんの車で、トナミ足立支店から久留米の足立支店に寄って荷物を積み合わせして、トナミの北大阪でお互いに分ける。復路に関しては久留米さんはそれほど荷物がなくて、トナミの北大阪からトナミの東横浜、トナミの川崎、板橋ということで、これによって久留米さんの足立からの備車が減便できるということ。それから、2番目は同じようにトナミの葛西、それから、久留米さんの江戸川、これを北大阪ターミナルで、車がトナミ運輸さんの仕立てでやっているということで、これもトナミさんの下りに久留米さんが相乗りをするという形でございます。

次の12ページ、これは今度は同じように第一さんの車に対して久留米さんの千葉、これも北大阪ターミナルですけれども、バランスから言って往路、復路は第一さん、埋まるのですけれども、ただ若干足りない部分を往路の第一さんの千葉が久留米さんの千葉によって同じように北大阪のターミナルに行くということでございます。これは車は第一貨物さん。先ほどの2と3によって、これもまた久留米さんの千葉からの備車が減便になると

というような形。

4番目は、今度は同一規模のトナミさんと第一さんが互いに京浜支店から北大阪ターミナル向けに、これは第一貨物さんが仕立てて、往路はトナミの京浜、第一と立ち寄って北大阪で卸して、ここでは半分ずつ積みながら、復路では第一さんの仕立てでまた帰ってくるというようなパターンでございます。これによってトナミさんの備車が減便になるというようなパターン。こういうものを幾つか積み重ねて、13ページをご覧くださいますと、各社の関西のJTLを使った部分とは全く別の共同化ということで行きますと、減便効果、年間でしますと、各社それぞれ今ほぼ1日5便、20日稼働で12カ月、年間1,200便、換算すると1億円以上というような減便効果が出ているということでございます。

次のページを見ていただいて、これが最近話題になっております第一貨物さんと久留米運送さんの山形、東北から九州の往復の車。実はこれは絵の部分を見ていただくと、緑の部分がドライバーの動き、青い部分がトラックの動き。トラックは山形から九州までそれぞれ1本に伸びて、また帰りも1本伸びているのですが、ドライバーさんは第一の緑の色は大阪で戻っていく。戻っていく中で、何で戻っていくのというと、久留米さんから来た車を第一さんが乗って帰る。久留米さんは第一さんの車に乗って帰るということで、通常の中継ではなくて、大阪を拠点にして他社の車をドライバーさんが乗って帰るということで、ドライバーの拘束時間だとか、作業時間の無駄だとか、大変効果が出ております。

下に少し書いているのですけれども、第一の天童支店から久留米の飯塚に運行車両の相互使用による輸送を計画して、大阪府茨木の北大阪トラックターミナルにおいて乗継運行として平成25年10月1日から開始をしました。九州発便については、大阪で荷物を満載にして、一方、久留米さんについては九州から東北までの便がそんなにないので、久留米さんは九州から大阪までの荷物を積んで、大阪で今度は大阪から東北の荷物を載せて、それを車を引き渡すというような、会社の規模によってうまくコントロールをしている。2番目の運用に関して使用車両や点呼執行に関する、これは国交省さんのご指導もあって協定書を締結して、どんなことをやっているかということ、運行区間、交代場所、車両の配置営業所、対象車両数、自動車登録番号、運行・車両管理、事故処理責任、損害賠償などを明記したもので協定を結びながら運行管理も含めてやっているということでございます。

最後、次の15ページを見ていただきますと、これは今年の1月に開始した、今度は同規模の第一さんとトナミさんが東海-関東の共同運行を始めました。これは第一貨物さんの運行車が富士支店へ行き、実はこれ半々の量で、今度はトナミさんの富士支店に寄って

関東向けに行く。もう一方は、トナミさんの運行車が中部の小牧から出発して第一さんの小牧に寄って10トン車を半分ずつ持って関東に行く。それぞれ荷主さんとの契約内容だとか、季節波動だとか、それぞれが地場の雄ですからいろいろな事情によって片荷だとかのものがあるのですけれども、これを長年の連携の中で緻密にプロジェクトを組みながら1つずつ、こういうことを具体化していったということでございます。

今後について、私どもの会員でプロジェクトで、10社のプロジェクトもやっておりますけれども、この辺のアライアンスだとか共同運行、中継の形だとか、より具体的になってくると思いますし、最後のラストワンマイルのところの共同の配達、集荷だとか、宅配も含めて、今後、過疎地も含めて新たなアライアンスだとかも出てくると思います。もちろん、鉄道、それから、船舶を利用した部分も福通さんの専用列車だとか、これから北海道の新幹線も兼ねたところ、我々の会員には通運業者さんも多くいますので、それも今プロジェクトの中で進めていっている現状でございます。今後ご指導、よろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

【根本委員長】 ありがとうございました。

それでは、質疑応答に移っていきたいと思うのですけれども、それぞれのケース、非常におもしろい取組なので、委員の先生方、たくさん質問したいことがあると思いますが、1問に絞って、とりあえず第1ラウンド、進めていきたいと思うので、何か特にご興味のあるところ、1問ずつご質問をお願いいたします。

【二村委員】 1問と来ましたかというところですね。すみません。では、井本商運さん、味の素様にもちょっとかかわるところかなと思うのですけれども、東京-大阪間の船便の輸送ということなのですから、もっと拡充されてモーダルシフトに資する部分で非常にいいと思うのですが、東京港の混雑ということに関していかがでしょうか。

【根本委員長】 では、続けてお願いいたします。

【岡田委員】 1問ということなので、JR貨物の利用の件でございますけれども……。

【根本委員長】 イオン？

【岡田委員】 はい。イオンさんのほうで、これを今後拡大していくための必要となる条件というのは、端的に言うとうどういう点になるでしょう。ダイヤとか便数とかだと思うのですが、何が最大のボトルネックになる可能性があるかという部分についてお伺いできればと思います。

【根本委員長】 いかがでしょうか。

【大串委員】 最後の物流ネットワーク協会さんにお聞きしたいのですけれども、よりアライアンスがこれから結ばれていくだろうと思えますけれども、より効率的なアライアンスに向けて、今、最大の課題などがありましたら教えていただけますか。お願いします。

【羽藤委員】 私も聞きたいことがいっぱいあったのですけれども、最後の山内さんへの質問なのですけれども、相当様々なマッチングと申しますか、いろいろ生み出されているということで非常に強い関心を持ったのですけれども、共有化の部分でデータとかシステムの共有化という意味ではロケーションデータも含めた、そういうものの共有化、あるいは地方部ですと、このデポそのものが過疎地などですと共有化していくべきではないかなという気もするのですが、そういった機運というのがこの全国物流ネットワークの中で何か議論していたら単純に生まれるものなのか、いや、どういう形で生み出していつているのかというのが非常に気になったのですけれども、それは本当はイオングループの坪井さんのほうも研究会を使われてうまくマッチングを生み出しているのか、それともどういう形でマッチングが生み出されているのか、もっとオープンにしていったほうがいいのかとか、何かそういうことが非常に気になったのですが、ひとまず山内さんに、そういったデータとデポの共有化あたりについてお聞かせください。

【根本委員長】 それでは、私は味の素さんのほうにご質問したいと思うのですが、複線化を実施したということでおもしろい取組だと思えますが、通常だと、どちらが安いのかということで安いほうに全部シフトしたほうが良いと思うのですが、あえてそこを複線化しているということで、コストアップになるのかなと思いました。その複線化したという要素を捉えれば、そういうふうにするのですが、むしろコストダウンなのだというお話がありました。1点、BCPの観点で複数持つておくということは、例えば5%高くなっても複数持つておくことが望ましいみたいな、そういう許容範囲のようなものがあるのではないかと思ったのですけれども、その辺はいかがでしょうか。

ということで、お1人ずつ関連するところをお答えいただいでよろしいでしょうか。

【イオングローバルSCM(坪井)】 では、岡田委員からの質問で、今後、拡大するための要件ということでご質問をちょうだいしましたけれども、私どものほうはもともと環境面というか、CO₂削減ということを命題に取り組んでいったわけでございますけれども、ここまで拡大していくとやはりコストという部分が非常に重要な要件になってくるといことと、あとリードタイムの問題ですね。

各社さんからもお話が出ましたけれども、私どもはメーカーではないので、お客様に商

品をお届けするというほうについては非常にリードタイムが短い。発注からお届けするまでのリードタイムが非常に短いということで、そういう意味ではトラック輸送という部分をこれまでもメインでやっていたわけですがけれども、それをJR貨物さんのほうに切り替えていくということでいくと、どうしてもリードタイムの問題というのが出てくるというのは一番大きなところかなとは思っています。

コストの問題については、幾つかの会社さんからもありましたけれども、ドライバー不足ということで、我々も非常に大きなダメージを受けておまして、どうやってそのトラックの値上げを克服していくかということで、店舗に対する物流のサービスレベルを変えていく。例えば先ほど言ったリードタイムを延ばしていくであるとか、そういうような取組をやりながら鉄道、鉄道というのはトラックに比べると比較的値上がり率というのが低いものですから、そこのボリュームを増やしながらコストを何とか吸収していきたいということでございます。ですから、拡大のための要件ということであれば、やっぱりリードタイムの問題とコストの問題、この2点が一番大きな問題かなと考えています。

【根本委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【井本商運（葛西）】 東京港の混雑という点なのですけれども、混雑という意味では、船側から見たバースの混雑というのと、それから、陸上からの道路の混雑というのと両方あるかと思えますけれども、道路の混雑につきましては、私どもちょっと範疇外にはなるのですが、非常に無駄な待機時間というのが多数出ておりますので、これ、悪い方向の循環に入っていると思いますので、待機をし過ぎて売り上げが上がらない、売り上げが上がらないから廃業する、廃業するからさらに捕まらない。こういうところに入っていると思いますので、抜本的な対策を打っていく必要があるかと思っております。

船のほうにつきましても、船から見たバースにつきましても東京港、横浜港というのは非常に混雑している港でございます、政策的に今まで内貿ユニットロード埠頭というのが整備されてきておまして、それから、内貿コンテナ埠頭というのも整備されておりますが、内貿ユニットロード埠頭というのは基本的にはフェリーターミナル、RORO船ターミナルなんですね。外貿コンテナ埠頭というのは外航のコンテナ船用。内航のコンテナ船用の埠頭というのが東京港、横浜港、川崎港で整備されたことはこれまでないんです。なので、我々、外航船社さんのターミナルに合間を見て入っていくという非常に不安定な運航をしております。なので、先ほど少し触れさせていただきましたけれども、ここもしっかりと今後協議をしていきたいと思っております。

東京ー大阪、ここの配船につきましては、道路のほうが新名神も含めまして、新東名も含めましてかなり距離が短くなっていっていると言ったらいいんですか、直線化していっているのに対して船のほうで回りますと、どうしても紀伊半島をぐるっと回ってきますのでコスト競争力という意味でちょっとしんどい区間ではありますが、これは私ども企業努力で頑張っていくということで、一番の幹線区間ですから頑張っていきたいと考えています。

【味の素（魚住）】 まず、二村先生の東京港の混雑の件について、葛西さんとは少し違った観点で申し上げますと、確かに東京港は非常に混んでいるのですが、川崎港は全然ガラなんですね。東京港、横浜港の100分の1ぐらいのコンテナ扱い量しかなくて全然余裕なんですよ。川崎市さんも誘致したいと思っていて、私も先ほど川崎港ということに少し触れたと思うのですが、私が期待しているのは川崎港、私どものメイン工場、川崎ですので、川崎港から神戸というルートでございまして、というのが1つ。

あと、根本先生の先ほどの複線化の話です。私ども特にボリュームゾーン、特に東京から、川崎から西日本物流センターというのは日当たり100トンから150トンぐらい動かすんですね。これを1つの輸送モードに頼ってしまうというのは、ものすごくリスクが大きくなってしまいます。これは有事の際の問題と、あと波動対応です。これは1つの輸送モードに頼ると、その波動を1つの輸送モードが全部背負わなければいけない。それを分散させるという意味がございします。

あと、コストの面についても先ほど申し上げた関東から関西に運んでいる船、日当たり1基、これは単価に直しますと鉄道、あるいはトラックと比較しますと3割ぐらい高いです。ですけれども、それは本当にBCPコスト、普段使っていないと、いざというときに、これは船会社さん、絶対載せてくれませんので、そういった意味で確保しているということです。これはBCPコストです。ですけれども、通常、鉄道と船の複線化、久喜から北海道行きとか、西宮から福岡行きというのは差があってもほんのわずかですので、ほとんど無視できるというレベルです。

【根本委員長】 ありがとうございます。

【全国物流ネットワーク協会（山内）】 私ども、ご質問、大串先生と羽藤先生、2つあった。これは全く同じようなことで最大の課題であって、これから進めなくてはならないIT化の問題と最終デポの問題ということなのですけれども、実は私ども特積み事業会社でも特徴がかなり違って、何が違うかということ、まず作業体系でいけばバラ積みで集荷、

配達、それから、幹線輸送もバラ積みの会社もあれば、ヤマトさんみたいに幹線輸送はボックスユニットロードでやっている会社、それから、一部ボックスチャーターも使ってバラ積みとボックスを混載している会社、それから、規模的に言うと全国にネットワークを持っている事業会社、例えばヤマトさん、西濃さん。ところが、ヤマトさん、西濃さんによっても最終のデポ配達はヤマトさんの7,000近いものと、それから、逆に言うと西濃さんの強いのは幹線輸送の約9割近い、これが自社便。ヤマトさんは、幹線輸送は4割ぐらいしか自社では持っていない。

そんなような、それぞれ個社によって特徴が違うことと、この長い特積みの歴史の中でそれぞれが私ども全国ネットワークを持っているということで、先ほど言った最終ラストワンマイルの連絡中継ということで結んでいる会社。ですから、アライアンスがその連絡中継の最終の配達というところから結んで幹線輸送に今、共同化に来ている。今度は逆に幹線輸送を持っている西濃さんが将来的にヤマトさんのネットワークで最終の配達拠点をやる。多分、西濃さんとヤマトさんが日本の問題、何も解決してしまうのかなという部分もあるのですが、それだけではなくて我々の協会はその部分に行く前にそれぞれの部分で標準化できること、統一化できること、それを必ず先生がおっしゃるようにITで結ばないと何も見えない。

そこが課題であるし、今、我々のプロジェクトで進めているのもまさにその世界で、ただ1つの例でいくと、先ほどのボックスチャーター車がやって、フランチャイジーで15社が加盟しているあの形態が、それかさっきのアライアンスさんがやっているような、それを運行の中にも取り入れて求貨求車システムにつなげている。その辺に今度はJR貨物だとか内航船も含めた形の中で1つの作業形態がユニット化したものであれば、例えばコンテナの中でもヤマト運輸はコンテナで積んで、バラ積みでは積まずに北海道でそのまま卸すのだ。それがあれば今度はJRコンテナの中が1コンテナ空いているだとか、そういうことにもなるのだとか、将来、今年、具体的に我々のプロジェクトの中でもその辺も、最終のラストワンマイルも含めた中で、まず標準化とIT化をどう問題解決していこうかというのが一番大きな課題になっている。

あまり答えになっていないですけれども、まだ見えない部分が非常に多くて、それぞれの歴史のある、ヤマトさんは100年近い、みんな70年、60年の会社がそれぞれ今生き残ってやっている会社なので、ただ、3.11以降、それから、こここのところの消費税の中で集配不能の地域が出たりだとか、かなり労働力問題だとか、以前は競争が主だったの

ですけれども、今はかなり協調という部分に意識が大きく変わっているのは間違いありませんので、私どもの協会が中に入りながら一層進めていきたい。またご指導をよろしくお願いいたします。

【根本委員長】 ありがとうございます。

残念ながら時間が来てしまいました。企業からおもしろい事例を紹介いただきました。我々まだ質問したいこともたくさんあるのですけれども、もしお許しいただければ、そちらのほうに送らせてもらいたいと思います。そうしましたら、事務局を通じて、やりとりさせてもらおうかなと思います。本日は、貴重なお話、どうもありがとうございました。

それでは、進行をそちらのほうにお返しいたします。

【谷口物流政策課企画官】 根本委員長、ありがとうございました。

事務局から3点、連絡事項がございます。まず、本日の会議の議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付させていただきます。ご了解いただいた上で公開する予定でございます。また、本日の会議資料はそのまま置いておいていただければ、追って郵送させていただきます。

また、次回の合同会議の日程につきましては、6月中下旬で日程調整させていただいた上で、日程を確定し次第、ご連絡申し上げたいと思います。

以上をもちまして、本日の合同会議は全て終了となります。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —